



Развитие Автомобильной Промышленности Как Катализатор Структурной Трансформации Экономики И Общества

¹ Туйчиев Комилжон Лазизович

Received 16th Dec 2022,

Accepted 19th Jan 2023,

Online 10th Feb 2023

¹ Ph D, старший преподаватель кафедры
Маркетинг, Ташкентского
Государственного Экономического
Университета, Ташкент, Узбекистан

Аннотация: В статье представлены результаты исследований по развитию автомобильной промышленности, а именно выявлены ряд проблем по развитию национального автомобилестроения. Определены приоритеты изменения, обосновывающие необходимость развития указанной отрасли. Даны рекомендации по текущему состоянию, потенциалу и проблемам развития отечественных предприятий автомобилестроения по совершенствованию производственных и организационных процессов.

Ключевые слова: автомобильная промышленность, производство автомобилей, спрос и предложение, государственный протекционизм, конкурентоспособность, конкурентное преимущество, рыночная среда.

Автомобильная промышленность может оказывать существенный мультипликативный эффект на экономику. За прошедшие годы с момента своего основания, автомобилестроительная индустрия Узбекистана превратилась в одну из надежнейших опор независимого развития и экономического процветания Республики Узбекистан. В отрасли создано три головных завода по производству легковых автомобилей под брендом «Шевроле», автобусов и грузовых автомобилей средней грузоподъемности под брендом «Исудзу», а также сборочное производство большегрузных автомобилей «МАН». В отрасли работает более 200 локализирующих предприятий с общим числом занятых более 20 тыс. и более 40 тыс. в предприятиях поставщиках и дилерских организациях. В результате проведения активной инвестиционной политики, в гг. освоено более 260 новых видов комплектующих деталей, планируется дополнительно освоить более 100 наименований различной автомобильной продукции, реализовано более 70 проектов, освоены инвестиции в объеме более 800 млн. долл. Также запланировано дополнительно инвестировать свыше 500 млн. долл. на реализацию более 40 проектов. Установлены стратегические партнерства с ведущими зарубежными компаниями, завоеваны рынки для отечественной автомобильной продукции. Актуальность ускоренного развития отрасли автомобилестроения в Узбекистане на данном этапе социально-экономического развития возрастает с учетом высокого мультипликативного ее эффекта на экономику. В частности, в соответствии с проведенным авторами исследованием, автомобильная промышленность, наряду с электроэнергетикой, химической и нефтехимической

промышленностью, нефтепереработкой, машиностроением и металлообработкой, строительством, а также услугами транспорта, имеет наибольший мультипликативный эффект на экономику как с точки зрения темпов роста экономики, так и с точки зрения ускорения ее структурных преобразований. Хотя в настоящее время эффект от развития автомобилестроения в основном является прямым и остается внутри автомобильной отрасли, предоставляя недостаточный импульс для развития других отраслей, но в перспективе, по мере раскрытия и реализации всего потенциала автомобильной промышленности, ее мультипликативный эффект на экономику будет возрастать. Вместе с тем, в настоящее время конкурентоспособность автомобильной отрасли поддерживается искусственным путем, и промышленная политика предполагает выбор приоритетных отраслей, развитие которых способно оказывать не только прямой эффект, в виде увеличения объемов производства и создания рабочих мест, но и мультипликативный, за счет того, что продукция этой отрасли используется другими отраслями, либо того, что эта отрасль увеличивает спрос на продукцию других отраслей. Другими словами, приоритетными должны стать отрасли, способные создавать мультиплицирующие эффекты на всю экономику.

В Республике Узбекистане нет действенных стимулов и возможностей для ее кардинального повышения. В частности, спрос на отечественные автомобили на внешнем рынке поддерживается за счет регулируемой компанией ценовой конкурентоспособности, а на внутреннем рынке за счет протекционистских мер, реализуемых на государственном уровне. Как следствие, с одной стороны, существует угроза снижения объемов экспорта автомобилей по мере усиления конкуренции на рынке традиционных стран-импортеров из-за отсутствия легко реализуемых резервов для снижения их себестоимости и повышения качества. С другой стороны, высокий и продолжающий расти уровень внутреннего спроса, превышающий фактические поставки на внутренний рынок более, чем на 40%, в будущем, по мере либерализации импортного режима, может привести к росту импорта и потере потенциальных рабочих мест. Проблема усугубляется тем, что отрасль остается во многом зависимой от внешних партнеров, их технологий (включая проектирование, модернизацию продуктов) и маркетинговой стратегии. Определенные вызовы и риски для сохранения завоеванных позиций и дальнейшего развития отрасли несут также возможные изменения во внешнеполитической и внешнеэкономической среде. Эти серьезные риски ограничения внутреннего и внешнего спроса в перспективе должны быть учтены при определении направлений дальнейшего развития отрасли. Настоящий доклад разработан с учетом вышеизложенных предпосылок и имеет своей целью выработку предложений по улучшению условий для устойчивого развития национальной автомобильной индустрии, укреплению роли автомобильной промышленности как одного из ключевых полюсов промышленного и инновационного развития Узбекистана, укреплению ее позиций на внутренних и внешних рынках. Для достижения этих целей аналитический доклад решает следующие задачи: анализ развития отечественной автомобильной промышленности и ее роли в структурной перестройке экономики и социальной трансформации общества; изучение мировых тенденций развития автомобильной промышленности и возможностей их учета при определении перспективных направлений развития отечественного машиностроения; анализ достигнутого технологического уровня отечественного машиностроения, как основного условия для обеспечения его конкурентоспособности на внутреннем и внешнем рынке; изучение финансовых составляющих развития отрасли на микроуровне, в том числе экономической эффективности и рентабельности отрасли и основных локализуемых предприятий с учетом перспектив долгосрочного развития этих направлений; определение направлений развития отрасли в среднесрочной и долгосрочной перспективе с учетом динамики внутреннего. Сегодня эффект от развития автомобилестроения остается внутри отрасли, предоставляя недостаточный импульс для развития других отраслей.

Руководством Узбекистана было принято важнейшее решение о начале развития автомобильной промышленности в стране, был большой перечень аргументов, обосновывающих необходимость

развития указанной отрасли. Важнейшими из них, сформулированными как задачи, были:

1. Сложившаяся однобокая структура экономики, в которой преобладали аграрный сектор и добывающая промышленность, требовала ускоренного развития перерабатывающей промышленности. Необходимо было выбрать несколько локомотивных отраслей промышленности, которые бы обеспечили структурную трансформацию экономики и повышение доли перерабатывающей промышленности в среднесрочной и долгосрочной перспективе.
2. Создание и развитие автомобильной промышленности, нацеленной на производство конечной готовой продукции, должна была способствовать решению этой задачи. Наличие высокого мультипликативного эффекта автомобильной промышленности как на темпы экономического роста, так и на структурную перестройку экономики должно было превратить автомобилестроение в один из локомотивов ускорения темпов экономического роста и структурной перестройки экономики.
3. Поскольку автомобили обладают наивысшей технологической сложностью по сравнению с другими производимыми товарами в промышленности страны, эта отрасль, при прочих равных условиях, вносит и больший вклад в процессы структурной трансформации экономики, чем другие отрасли. Высокий технологический уровень автомобилестроения должен был оказать позитивное воздействие на формирование национальной высококвалифицированной рабочей силы, менеджеров и инженеров промышленного производства, большая часть из которых в республике в то время или не существовала, или эмигрировала.
4. Локализация производства комплектующих и запасных частей для сборки автомобилей была хорошей возможностью для создания большого числа эффективных рабочих мест в высокотехнологичной отрасли. В соответствии с проведенным авторами исследованием, автомобильная промышленность, наряду с машиностроением, химической промышленностью, услугами транспорта, электроэнергетикой, нефтепереработкой, нефтедобычей, строительством и цветной металлургией имеет мультипликатор и спроса, и предложения выше медианного значения.

Развитие автомобильной промышленности может стать одной из основных движущих сил для развития таких приоритетных отраслей, как машиностроение, услуги транспорта, нефтепереработка, химическая промышленность. В частности, рост производства в автомобильной промышленности на один сум приводит к росту спроса на продукцию машиностроения на 0,035 сум, и одновременно обеспечивает дополнительное предложение продукции для отрасли машиностроения на 0,37 сум.. Аналогичные коэффициенты для продукции нефтепереработки составляют 0,03 как по спросу, так и по предложению, на услуги транспорта – 0,11 и 0,12 сум, на продукцию химической отрасли – 0,025 и 0,06 сум соответственно.

Использованная литература:

1. Чан Тху Чанг. Стратегия формирования автомобильной промышленности в развивающихся странах // Известия МГТУ. 2014. №4 (22).
2. Баронина Ю.А. Современные стратегии европейских автомобильных транснациональных корпораций. М.: 2019. С. 200.
3. Кондратьев В. Автомобильная промышленность в развивающихся странах. М.: Перспективы. Фонд исторической перспективы. 2013.

4. U.S. Department of Commerce // www.statistacharts.bfa67d72-6974-45ff-bd6f-e802f5f5e3e6. 21. Alkin M. Things Can Look Really Good, Until They Don't. / Vancouver Resource Investment Conference. Vancouver, Canada. 21-22 January, 2018.
5. Александров И.А. Опыт развития автомобильной промышленности в Китайской Народной Республике и возможности его использования в Российской Федерации. Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.14 - Мировая экономика. М.: 2014.
6. Абатуров В. Автомобильные вызовы // Экономическое обозрение. №9 (237) 2019. С. 30-34 27. АО «GM UZBEKISTAN»// <https://uzavtosanoat.uz/ao-GM-UZBEKISTAN.html>, <https://uzautomotors.com/companies>
7. Как изменится автомобильная промышленность Узбекистана. Концепция развития автомобильной промышленности Узбекистана до 2025 года // <https://www.spot.uz/ru/2019/06/27/auto2025/>
8. Саидов Д.Р. Особенности совершенствования управления и развития автомобильной промышленности в 2017-2021 годы в Узбекистане./ Сб. материалов 3-ей Международной научной конференции «Экономика, бизнес, инновации», Хорезм, 2018. С.178-191. 30. Презентация ООО «УзАвтокомпонент»,
9. Постановление Президента Республики Узбекистан от 1 июня 2017 года № ПП-3028 «О мерах по дальнейшему совершенствованию управления и ускоренному развитию автомобильной промышленности на 2017 - 2021 годы»// lex.uz
10. Глава «Узавтосаноат» Шавкат Умурзаков – о новых приоритетах развития, отказе от старых моделей, борьбе с коррупцией и популяризации велодвижения. <https://www.gazeta.uz/2018/9/24/umurzakov>